IX kadencja

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Infrastruktury

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 4)**

z dnia 3 listopada 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 4)

3 listopada 2022 r.

Podkomisja stała do spraw transportu kolejowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Mariusza Trepki (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat planów remontów i modernizacji dworców kolejowych oraz stanu realizacji Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Ireneusz Maślany** członek zarządu PKP S.A. ds. inwestycji wraz ze współpracownikami oraz **Andrzej Sykała** doradca techniczny Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Stwierdzam, że jest kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja na temat planów remontów i modernizacji dworców kolejowych oraz stanu realizacji Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023. Informację przedstawiają minister infrastruktury oraz prezes zarządu PKP S.A. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Wobec niezgłoszenia wniosku do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę pana ministra oraz prezesa zarządu PKP S.A. o zabranie głosu i przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, gdyby pan przewodniczący pozwolił, pokazalibyśmy prezentację i po tym stawili się do dyspozycji państwa posłów.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Panie prezesie, panie dyrektorze, proszę.

Członek zarządu PKP S.A. ds. inwestycji Ireneusz Maślany:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, przedstawimy państwu prezentację, krótko ją omówię i jesteśmy do państwa dyspozycji, jeśli chodzi o szczegółowe pytania.

Program Inwestycji Dworcowych to największy program inwestycyjny w historii PKP. Zaczął się w 2016 r. jako dokument strategiczny Polskich Kolei Państwowych. Został przyjęty uchwałą zarządu i później, z końcem 2016 r., potwierdzony uchwałą rady nadzorczej. Początkowo obejmował on ok. 190 lokalizacji wybranych z ponad 460 lokalizacji, czyli dworców, które były w zarządzaniu PKP i kwalifikowały się do umieszczenia w Programie Inwestycji Dworcowych, tzn. kwalifikowały się do dokonania remontu, modernizacji czy budowy nowego obiektu tam, gdzie takich obiektów nie było.

Pokrótce przedstawię stan na dzisiaj. W międzyczasie następowała aktualizacja listy dworców do modernizacji. Zgodnie z tym programem był obowiązek aktualizowania listy co roku. Tam, gdzie z różnych przyczyn modernizacja, remont były niemożliwe, dworce były wyłączane z programu inwestycji, natomiast sukcesywnie włączaliśmy inne lokalizacje, które dobrze rokowały, które wchodziły nam na listę do remontów. W tym momencie są 192 lokalizacje. Według aktualnych szacunków i kwot, które już wydaliśmy, aktualna wartość to ponad 2,6 mld zł. Początkowo koszt tej inwestycji szacowano na ok. 2 mld zł, natomiast kwoty te sukcesywnie zwiększały się.

W tym momencie zrealizowaliśmy i oddaliśmy już do użytkowania 61 dworców. W tej chwili mamy kolejnych 10, które zostaną oddane w ciągu najbliższych tygodni czy dni, czyli na koniec roku będziemy mieli między 70 a 75 zakończonych obiektów. Trzeba podkreślić, że na znacznej części obiektów, czyli w tym momencie na 68 obiektach, trwają roboty budowlane. Jest to etap inwestycji, który już wskazuje na to, że w najbliższym czasie obiekt zostanie zrealizowany, w tym w formule „Projektuj i buduj". Tam więc, gdzie ogłaszaliśmy przetarg na projektowanie i zbudowanie, jest 26 obiektów, przetarg na wybór wykonawcy to 13 obiektów, projektowanie to 21 obiektów.

Część dworców jest na etapie przygotowania. Są to generalnie dworce, które wchodziły do programu z aktualizacji, czyli one weszły w tym roku i w zeszłym roku. Są one na etapie przygotowania. Robiliśmy tak, żeby program był płynny, żeby te dworce cały czas były modernizowane, remontowane.

Na kolejnym slajdzie pokazaliśmy status inwestycji, czyli ogłoszone przetargi na roboty budowlane. Są tutaj wszystkie lokalizacje, począwszy od dworców Toruń Miasto, Jasień Brzeski, Koszalin, Życzyn, Celestynów, Trawniki, Pilawa, Czyżew, Ząbki, Pierzyska, Nowiny Wielkie, Babimost, Sulechów.

Na kolejnym slajdzie pokazaliśmy dworce oddane do użytkowania do 31.12.21 r. Jest to już historia, bo w międzyczasie, w 2022 r. oddamy ok. 30 dworców, natomiast na ten dzień, czyli na koniec zeszłego roku, oddaliśmy 44 lokalizacje. Jest pokazane źródło finansowania, są pokazane łączne nakłady i jest pokazana data otwarcia.

Na ten moment w 2022 r. oddaliśmy już 17 obiektów. Tak jak mówię, do końca roku oddamy między 10 a 15 obiektów, które są już praktycznie gotowe, trwają prace odbiorowe, czyli zamkniemy listę obejmującą do 30 dworców oddanych w 2022 r. Tutaj są one po kolei wymienione. W tym roku oddaliśmy Dębe Wielkie, Kraków Swoszowice, Bolesławiec (piękny dworzec, który oddawaliśmy całkiem niedawno), Wasilków, Gorzkowice, Wilkoszewice, Kobylnica, Pobiedziska, Kuźnica Białostocka (również piękny obiekt przy granicy z Białorusią; byliśmy tam, jednocześnie znaleźliśmy miejsca dla służb, obiekt jest bardzo piękny), Rogów, Olesno Śląskie, Węgliniec, Zajezierze k. Dęblina, Garwolin, Łaskarzew Przystanek, Kornelin, Racibory. To są obiekty, które już zostały oddane do użytkowania, natomiast, jak mówię, w najbliższym czasie zostanie oddanych kilkanaście obiektów.

Na kolejnym slajdzie jest status inwestycji, gdzie trwają roboty budowlane. Są to różne obiekty, np. Rzeszów Główny, duży obiekt za prawie 20 mln zł, jak i zupełnie małe obiekty. Tutaj jest 68 inwestycji, które są w trakcie robót budowlanych. W znacznej większości zostaną one oddane w przyszłym roku.

Jest jeszcze ostatnia grupa, o której mówiłem, czyli dworce, które z różnych przyczyn nie mogły być zrealizowane, czyli jest to etap projektowania, etap inwestycji. Zostały one włączone później. Zostały włączone w miejsce obiektów, inwestycji, które z różnych przyczyn nie wchodziły nam do tego programu, były usuwane, żeby zachować podobną skalę tych inwestycji, czyli żeby program inwestycji dworcowej wyniósł ok. 190 mln zł, czyli patrzyliśmy pod środki, które mamy zarezerwowane. Do Programu Inwestycji Dworcowych włączaliśmy kolejne obiekty. Tam prace trwają na etapie projektowania. Jest to początek.

Jest jeszcze etap: przygotowanie, gdzie jest np. etap programów funkcjonalno-użytkowych – czyli etap przygotowawczy – które również będą realizowane, ale będą one realizowane za chwilkę, dlatego że weszły nam w zeszłym roku lub w tym roku, czyli są one jeszcze na etapie przygotowawczym.

Jeśli chodzi o finansowanie, w momencie tworzenia Programu Inwestycji Dworcowych, był to 2016 r., oczywiście nie można było mówić o dokładnych źródłach finansowania. Jako PKP kierunkowo mówiliśmy, jakie to mogą być środki. Generalnie to się sprawdziło: dofinansowanie Unii Europejskiej to prawie 1 mld zł, dotacja celowa z budżetu państwa to ponad 300 mln zł, a reszta to środki własne PKP, środki własne pochodziły ze zbycia akcji, które PKP zbywały, akcje PKP PLK lub inne środki własne na rzecz Skarbu Państwa lub inne środki własne PKP. To też jest bardzo znacząca kwota, bo jest to ok. 1 mld zł. Na ten moment nakłady, które ponieśliśmy na oddane dworce i na dworce, które są w trakcie realizacji, na które mamy podpisane umowy, i są one realizowane, i na przyszłe – w znacznej części są to nakłady szacunkowe, na zasadzie wskaźnikowej – to łącznie już ponad 2,3 mld zł. Zgodnie ze sztuką, rezerwa na nieprzewidziane wydatki, która jest zawsze, to ok. 300 tys. zł. Jak zasygnalizowałem państwu na wstępie, jest to ponad 2,6 mld zł.

Na ten moment to tyle. Jeżeli będą pytania, będziemy chętnie udzielać państwu odpowiedzi. Ślicznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister chciałby jeszcze coś uzupełnić w tej informacji?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak, krótko. Mówiąc o ramach realizacji programu, trzeba wspomnieć o jednej ważnej okoliczności. Są dwa czy trzy podstawowe kierunki uzgodnień, które odbywają się w trakcie jego realizacji. Zwracam uwagę, że z ok. 190 dworców ponad 100 jest objętych ochroną konserwatorską, więc wszystkie inwestycje związane z modernizacją, odtworzeniem muszą być uzgadniane w ramach procedur konserwatorskich.

Drugi kierunek to samorząd różnego szczebla. Współpraca z samorządem pozwala zapewniać możliwość efektywnego wykorzystania powierzchni tam, gdzie ona jest. Taka współpraca jest niezwykle istotna.

Trzeci ważny podmiot to PKP Polskie Linie Kolejowe, które, będąc sąsiadem, naturalnie współpracują. Program jest kierowany ku tym dworcom, które albo są ważne strategicznie w ważnych stacjach kolejowych, albo znalazły się przy liniach kolejowych, które zostały zmodernizowane, gdy równolegle do tamtych modernizacji nie została zrealizowana infrastruktura dworcowa. To trzy najważniejsze grupy podmiotów i uzgodnień w ramach realizacji programu.

To tyle z mojej strony. Oczywiście powiem, że jest to jeden z kilku programów realizowanych przez sektor kolejowy. O innych nie będę wspominał, bo Wysoka Komisja zna je lepiej ode mnie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Naprawię swój błąd. Wśród zaproszonych gości jest i uczestniczy pan minister Andrzej Bittel, pan Ireneusz Maślany, który przedstawił nam prezentację, którą, jak rozumiem, jako członkowie podkomisji od państwa otrzymamy. W naszym posiedzeniu uczestniczy też dzisiaj Marcin Piwowarski, zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury. Ze strony PKP jest również pan Wojciech Zabłocki, dyrektor, pełnomocnik zarządu PKP ds. inwestycji. Ze strony NIK uczestniczy w naszym posiedzeniu pan Andrzej Sykała, doradca techniczny Najwyższej Izby Kontroli.

Szanowni państwo, tak więc prezentację otrzymamy. Otwieram dyskusję. Będę zapisywał. Bardzo proszę, pan poseł.

Poseł Robert Kwiatkowski (PPS):

Robert Kwiatkowski, poseł. Mam pytania związane z dwoma obszarami spraw. Jeden dotyczy np. wymienionego tutaj dworca w Grudziądzu, przez który ma iść jedna z linii w ramach projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego. Pytanie jest takie. Czy ta inwestycja, już w tej chwili przygotowywana, uwzględnia projekt CPK, czy też nie? Jaki jest tutaj stan rzeczy? Prosiłbym o udzielenie odpowiedzi w jakimś czasie także na piśmie, niezależnie od tego, że mam nadzieję usłyszeć komentarz za chwilę.

Drugie pytanie dotyczy dworców, które nie są ujęte na liście. Pytanie brzmi następująco. Czy istnieją jakieś możliwości finansowego wsparcia lub współuczestnictwa w remoncie, w renowacji takich dworców? Mam na myśli zwłaszcza dworzec, który znajduje się w Aleksandrowie Kujawskim. Jest to dworzec, który spełnia kryteria, o których mówił pan minister Bittel, bo po pierwsze jest obiektem zabytkowym, choć czynnym, a po drugie zdaje się, że został w całości oddany samorządowi, a swego czasu samorząd był na tyle nierozsądny, że ten dar przyjął. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję. Pani poseł Krystyna Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, chciałam zapytać o dworzec w Gorzowie Wielkopolskim. Były duże plany, bardzo fajne plany. Były one wychodzące naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców Gorzowa Wielkopolskiego. Wiem, że były przetargi, ale nie wiem, z jakich powodów, bodajże w marcu czy w kwietniu, postępowanie przetargowe zostało przerwane. Tłumaczenie PKP jest takie, że miasto wycofało się ze swoich planów budowy centrum przesiadkowego. Jest to nie do końca prawda, dlatego że miasto nie wycofało się, ale przesunęło w czasie realizację tego projektu. Zrobiło to z oczywistych powodów: ponieważ obciążenia samorządów, w tym Gorzowa Wielkopolskiego, są coraz większe. Coraz więcej pieniędzy musiało być przeznaczone na inne cele, w związku z tym te projekty inwestycyjne musiały zostać przesunięte w czasie. Niezrozumiałe i dziwne jest to, że PKP wycofało się z tego projektu, kiedy można było to robić.

Zapraszam do Gorzowa Wielkopolskiego. W tej chwili na dworcu jest obraz nędzy i rozpaczy. Nie ma nawet toalet. Przed dworcem wystawione są obskurne toi toie. To bardzo, bardzo niefajna wizytówka. Wpływa to zarówno na wizerunek Gorzowa Wielkopolskiego, jak i na wizerunek PKP, bo, nie oszukujmy się, jest to nierozerwalnie związane.

Dlatego też jest moje pytanie i prośba. Gorąco proszę o pełne wyjaśnienie na piśmie, jak i dlaczego to się stało. Chciałam też poprosić, żeby nie rezygnować w planów i żeby przedstawić cezurę czasową, kiedy inwestycja będzie realizowana.

Przepięknie odnowiona jest estakada kolejowa. To naprawdę jest wizytówka na skalę Polski. Chyba nie ma drugiego takiego obiektu w Polsce. Wygląda to naprawdę fantastycznie. Bardzo cieszę się, że projekt, który został rozpoczęty jeszcze za naszych czasów, był kontynuowany i został zakończony. To wygląda fantastycznie. Dworzec kolejowy musi zostać odnowiony, bo to wygląda okropnie i, tak jak powiedziałam, nie służy to ani wizerunkowi miasta, ani wizerunkowi PKP. Dlatego jest gorąca prośba do pana ministra i do panów o to, żeby inwestycja ta została zapisana i żeby znalazła swoje rozstrzygnięcie w jak najbliższym czasie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję. Następną osobą, która się zgłaszała, był poseł Sterczewski. Bardzo proszę. Szanowni państwo, będą trzy pytania i odpowiedzi. Dobrze? Dziękuję.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie ministrze, szanowni państwo, chciałbym podzielić się refleksją z podróży. Półtora roku temu przejeżdżałem koleją, zatrzymałem się pociągiem przy dworcu w Mogilnie i bardzo doceniłem wysoką jakość, dbałość o stolarkę okienną, wiele cennych konserwatorskich szczegółów tego remontu. Było to półtora roku temu, remont był w trakcie, stały kontenery, płoty. Widać było, że przebudowa trwa, tylko nie było pracowników. Niedawno znowu byłem w Mogilnie, tamtędy przejeżdżałem i ze zdziwieniem stwierdziłem, że przez półtora roku nic tam się nie zmieniło, ani jeden element nie został bardziej wykończony. Jak elementy były rozkopane, tak są nadal. Chciałem więc spytać, z czego to wynika i kiedy ewentualnie dworzec ten miałby być zakończony i przywrócony do użytkowania.

Dalej chciałbym spytać o dworzec PKP Poznań Główny, o którym nieco dłużej rozmawialiśmy w zeszłym miesiącu. Z tego, co usłyszeliśmy, PKP miało spotkać się z przedstawicielami miasta Poznania i miały być podjęte jakieś decyzje. Chciałem spytać,

czy w związku z tym doszło do tego spotkania. Czy padła decyzja co do otwartego lub zamkniętego konkursu architektonicznego? Na jakim to jest etapie?

Dalej, jeśli chodzi o ten sam dworzec, chciałem spytać, czy wiecie państwo, na jakim etapie jest teraz remont peronu nr 1 i kiedy ewentualnie mógłby zostać oddany do użytku. Czy PKP planuje tunel od strony Wildy, że tak powiem? Powstał nowy tunel między starym gmachem dworca skierowany w stronę dworca PKS. Jest więc pytanie, czy taki tunel jest rozważany również w stronę Wildy, czyli poniekąd na osi między Dworcem Zachodnim a Wildą na drugą stronę.

Dalej chciałem jeszcze spytać o dworzec główny w Gdańsku. Remont tego dworca miał zakończyć się w 2021 r. 2022 r. zbliża się do końca, a końca nie widać, jest więc również pytanie o przyczynę takich opóźnień i o ewentualną datę zakończenia.

Na koniec chciałem jeszcze spytać, czy aktualnie prowadzone lub planowane są negocjacje na temat przejęcia na własność jakiegoś dworca przez władze samorządowe. Jeśli tak, to jakich dworców te negocjacje dotyczą i których konkretnie? Uprzejmie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję. Bardzo prosiłbym o udzielenie odpowiedzi. Pan minister czy pan prezes?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Pan prezes zacznie, a ja ewentualnie dokończę.

Członek zarządu PKP S.A. ds. inwestycji Ireneusz Maślany:

Serdecznie dziękuję. Serdecznie dziękuję za pytania. Postaram się udzielić odpowiedzi. Oczywiście, jak pani poseł i pan poseł proszą, szczegółowe odpowiedzi będą udzielane również na piśmie, ja natomiast podzielę się wiedzą, którą znam bez korzystania z dodatkowych dokumentów.

Grudziądz? Grudziądz jest w programie. Program nie został wyrzucony. Tam był problem, gdyż miał powstać IDS, Innowacyjny Dworzec Systemowy, czyli dworzec dosyć szybko budowany, dosyć prosty itd., natomiast po rozmowach z miastem i z tamtejszym konserwatorem zabytków wyszło, że tak nie będzie. Jesteśmy z nimi w kontakcie. Stworzyliśmy program funkcjonalno-użytkowy, miasto daje jakieś uwagi i to jest w trakcie. O szczegółowych tematach zameldujemy panu posłowi na piśmie, natomiast nic złego się nie dzieje. Są opóźnienia ze względu na zmianę koncepcji. Miejscowy konserwator zabytków miał tam koncepcję, w którą musimy się wpisać, natomiast PFU jest kończony, czyli w przyszłym roku w jakiejś formule rozpoczynamy inwestycje.

Poseł Robert Kwiatkowski (PPS):

Jak to się ma do CPK, do piasty?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie ma sprzeczności.

Poseł Robert Kwiatkowski (PPS):

Będzie inny dworzec w ramach CPK?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

A po co dwa dworce na jednej stacji?

Poseł Robert Kwiatkowski (PPS):

Cieszyłbym się, gdyby tak nie było.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Myślę, że tak właśnie będzie, że zostanie jeden dworzec. Nie ma sprzeczności. Dworzec będzie jeden, niepotrzebne będą dwa. Tak mi się zdaje, chociaż mamy takie przypadki, ale dotyczą one np. Warszawy.

Poseł Robert Kwiatkowski (PPS):

…, że chodziło mi, że będą dwa dworce.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie, nie. Co najwyżej mogła być mowa o większej liczbie peronów, ale w tej sytuacji jest to dość naturalne. Są natomiast takie przypadki, że jest więcej niż jeden obiekt

dworcowy. Tak będzie w przypadku stacji Warszawa Zachodnia, gdzie jest istniejący dworzec kolejowy, nieduży, po stronie Al. Jerozolimskich, a z drugiej strony będzie też obiekt dworcowy służący obsłudze tej stacji, jednej z największych w kraju, realizowany w ramach modernizacji stacji.

Członek zarządu PKP S.A. ds. inwestycji Ireneusz Maślany:

Pan poseł pytał o Aleksandrów. Tu jest wielki problem. Jeżeli dworzec jest w gestii samorządu, a mamy takie przypadki, to niestety wiele zrobić nie możemy. Oczywiście bywa w drugą stronę. Kiedyś właścicielem stał się samorząd i zdarza się, że samorząd z powrotem oddaje nam taki dworzec. Jeżeli własność samorządu uniemożliwia PKP inwestowanie w ten dworzec, to sprawa jest oczywista.

Prowadzimy rozmowy. Zdarzają się przypadki takie, że dworce wracają. Pan poseł pytał o Aleksandrów, ale jest np. Sosnowiec Południowy. Bywa tak, że przejmujemy dworzec od samorządu ze względu na wagę problemu, albo inaczej: ze względu na to, że w pewnej chwili samorząd chyba się przeliczył z siłami, i przejmujemy to. Jest to do rozważenia, panie pośle. Nie wykluczamy takiej ewentualności, jeżeli natomiast jest to samorządu, to, powiem tak, nam nic do tego. Jeżeli natomiast ktoś chce, żeby to do nas wróciło, wtedy jesteśmy na to otwarci. Często takie rozmowy trwają. Panie pośle, myślę, że wyczerpałem te dwa pytania.

Dziękuję pani poseł za Gorzów Wielkopolski. Akurat Gorzów Wielkopolski bardzo leży mi na sercu. Spotkałem się z panem prezydentem Gorzowa Wielkopolskiego już wcześniej. Status był taki, że już prowadziliśmy tam przetarg i ten przetarg był bodajże – mówię to z pamięci – koło czerwca, maja, jakoś tak. Miałem go rozstrzygać. Była tam jakaś oferta. Była nawet oferta do przyjęcia, natomiast Gorzów Wielkopolski wystąpił wtedy z takim pismem, nie rezygnacją, bo nigdy nie powiedział, że Gorzów Wielkopolski rezygnował, tylko Gorzów trochę zmienił koncepcję dworca i centrum przesiadkowego. Jak pamiętam, pan prezydent chce, żeby ten teren, to centrum żyło. Był taki problem. W naszych materiałach przetargowych, w dokumentacji, a pamiętam tę dokumentację, bo mocno się w to angażowałem, był element wspólny dla dokumentacji centrum i dokumentacji dworca.

Jeśli pani poseł się interesowała, to pewnie pamięta też daszki. One się łączyły. W pewnym momencie pan prezydent powiedział, że ze względu na ograniczenie środków nie był w stanie realizować tego w tym czasie. Powoływał się na trudności obiektywne, m. in. również na wojnę w Ukrainie, na to, że to spowodowało przejściowe trudności finansowe. W związku z tym i w związku ze zmianą koncepcji nie byłem natomiast w stanie zmienić czegokolwiek w warunkach przetargu. Nie mogłem rozstrzygnąć przetargu na wykonanie tak, jak to miało być z daszkami, a pierwszy dokument po podpisaniu umowy to aneks o zmianie. Oczywiście byłoby to ewidentne naruszenie przepisów i tego nie zrobiłem. W porozumieniu z miastem wygasiliśmy ten przetarg. Unieważniliśmy, ale byliśmy oczywiście w kontakcie.

Ostatnio spotkałem się z panem prezydentem. Spotkałem się z panem prezydentem całkiem niedawno. Może było to z miesiąc temu. Spotkaliśmy się, wróciliśmy do tego dworca, bo też bolało mnie to, co mówiła pani o toaletach. Szczerze nawet powiem, że już przymierzaliśmy się do prac projektowych, żeby spróbować zagospodarować tylko ten element, bo pamiętamy, jak wyglądały toi toie czy pomieszczenia na zewnątrz. Doszliśmy więc do porozumienia. Pan prezydent zwrócił się do nas z prośbą, żeby przychylić się do jego wniosku o to, żebyśmy jednak troszkę ograniczyli ten zakres na takiej zasadzie, że będzie to już bez daszków itd.: wy zajmujcie się dworcem, on się zajmie swoją częścią. Wyszło to pięknie, rozmowa była bardzo dobra.

Zdecydowaliśmy o powołaniu zespołów roboczych. Od siebie wyznaczyłem m.in. pana dyrektora pełnomocnika, on wyznaczył bodajże swojego zastępcę i prowadzimy rozmowy. W części będę musiał zmienić dokumentację projektową, która była elementem do przetargu. Myślę, że nikt mi głowy za to nie urwie, bo cel jest jeden, taki, żeby dworzec powstał w nowej formule. Pani poseł, powiem tak. Na ten moment to rokuje dobrze. Oczywiście troszkę to nam się przesunęło czasowo, ale jeżeli mamy to zrobić lepiej, jeżeli ma to lepiej służyć mieszkańcom, to jesteśmy na to gotowi, nawet jeżeli trzeba dołożyć

parę złotych. Z drugiej strony jak zmniejszy się zakres, to pewnie znajdę oszczędności na tej części, której nie będę realizował.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Super. Bardzo dziękuję.

Członek zarządu PKP S.A. ds. inwestycji Ireneusz Maślany:

Oczywiście otrzyma to pani również na piśmie, tak jak pani poseł prosiła.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Było jeszcze pytanie pana posła Sterczewskiego. Tak?

Członek zarządu PKP S.A. ds. inwestycji Ireneusz Maślany:

Tak, tylko przypominam sobie, bo już trochę się zagadałem. Jeżeli chodzi o Mogilno, Mogilno jest realizowane. Tam wykonawca miał kłopoty z płynnością i były opóźnienia. Panie pośle, nie ma natomiast zagrożenia, że tego nie zrealizujemy. Nie ma żadnego zagrożenia. Jesteśmy w stałym kontakcie z wykonawcami. Generalny wykonawca miał kłopoty finansowe. Na przykład buntowali się tam podwykonawcy. Zrealizowaliśmy nawet płatności dla podwykonawców w ten sposób, aby inwestycja nam nie padła. Ona nie padnie. Panie pośle, dziękuję za pytanie, ale spokojnie. Zrealizujemy to.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

W jakimś terminie?

Członek zarządu PKP S.A. ds. inwestycji Ireneusz Maślany:

Jest tak jakiś termin, ale, panie pośle, w tej chwili nie jestem w stanie powiedzieć, musiałbym zajrzeć w harmonogram inwestycji. Niestety trwa sto kilkadziesiąt inwestycji i nie jestem w stanie powiedzieć tego z pamięci, natomiast oczywiście, panie pośle, jeśli sobie pan życzy, szczegółowo powiemy to panu na piśmie.

Poznań Główny? Poznań Główny to jest oczywiście piękna inwestycja, która już dawno była obiecywana, dawno miała się zrealizować. Pokrótce przypomnę historię. Dlaczego na Poznaniu Głównym zaczęły się kłopoty? Na Poznaniu Głównym prace przygotowawcze już trwały, czyli trwał element wstępny, i dowiedzieliśmy się, że miasto Poznań wystąpiło po pierwsze o komunalizację działki, na której był dworzec, po drugie próbowało wygasić ostateczną decyzję o użytkowaniu wieczystym.

Nikt, kto prowadził w życiu inwestycję, nie zainwestuje sto czy sto kilkadziesiąt milionów w nieswoje. Musieliśmy poczekać na wyjaśnienie sytuacji prawnej. Dziękuję państwu posłom za inicjatywę legislacyjną. Właśnie wtedy, rok temu, powstały zmiany w Kodeksie postępowania administracyjnego, które wykluczyły roszczenia w Poznaniu. W tym momencie mogliśmy śmiało przejść do drugiego etapu.

Osobiście spotkałem się z panem prezydentem Jaśkowiakiem chyba trzykrotnie: dwa razy wcześniej i teraz. To, co pan poseł mówił o ostatnim spotkaniu, to było ostatnie spotkanie, chyba, powiem z pamięci, miesiąc temu. Pan prezydent Jaśkowiak był z wiceprezydentem odpowiedzialnym chyba za inwestycje, był chyba z konserwatorem zabytków. Była to bardzo, bardzo, bardzo dobra rozmowa. My przygotowaliśmy swoją bardzo szczegółową koncepcję tego, jak widzimy możliwość modernizacji dworca. Były to chyba trzy różne warianty. Powiedzieliśmy: „Kochany samorządzie, proszę nam zasugerować – tam był architekt miasta – żebyśmy przybliżyli się do tej realizacji, a jednocześnie zrobili to zgodnie z potrzebami". Nikt lepiej od samorządów nie będzie wiedział o tym, w jaki sposób mogłoby to ewentualnie być.

To była bardzo dobra rozmowa. Wstępnie uzgodniliśmy, w jakiej formule miałoby to być, czyli która koncepcja byłaby podstawą do dalszych prac projektowych. Sama formuła, to, czy to będzie konkurs, czy to nie będzie konkurs, to sprawa wtórna. Żadna ze stron przy tym się nie upierała, bo to nie jest problem. Problemem jest to, żeby dokumentacja, która powstanie, była dobra. Dobra dokumentacja może powstać również poprzez tzw. konsultacje. Jeżeli to nie będzie konkurs, to konsultacje, które będą przeprowadzone na etapie wstępnym. Planujemy takie konsultacje, również w uzgodnieniu z samorządem, z panem prezydentem.

Sądzę, że wyznaczyliśmy sobie termin zamknięcia pracy zespołu do końca roku. Myślę, że ten termin będzie dotrzymany. Postaram się, żeby od przyszłego roku w jakiejś formule ogłoszone były pierwsze postępowania, żebyśmy mogli to zrealizować. Oczywiście przedłużanie tych prac i rozmów powoduje, że ktoś powie: „Nie zrobicie tego w 2023 r.". Oczywiście, że nie zrobimy w 2023 r., ale uważam, że rozpoczęcie takiej inwestycji w 2023 r. rokuje to, że zrobimy tę inwestycję w ciągu trzech lat. Jak zaczniemy, to się skończy. Uważam po prostu, że trzeba ją zacząć i będziemy ją realizować. Póki co są to środki własne, póki co nie widziałem tam środków obcych. Pan minister Bittel oczywiście pomaga nam tak, że zawsze coś wymyśli, tak że, panie ministrze, składam serdecznie podziękowania za środki, którymi szczodrze nas pan wspomaga. Dzięki temu możemy realizować te inwestycje dworcowe.

Panie pośle, pytał pan o Gdańsk Główny, tak? Mogę zaprosić państwa na otwarcie, na oddanie do użytkowania, które będzie już niedługo. Sądzę, że zakończone prace budowlane oddamy pod koniec pierwszego kwartału, czyli jest to tuż-tuż. Myślę, że przełom pierwszego i drugiego kwartału to odbiory. Tak licząc, koło maja powinno być oddanie do użytkowania, czyli nie ma niebezpieczeństwa.

Jest to bardzo trudny obiekt. Bardzo ciężka jest współpraca z konserwatorem zabytków. Są bardzo różne wymagania, ale cieszę się, że te wymagania są. Oczywiście jest to kosztowne, oczywiście jest to czasochłonne, ale to się posuwa. Mieliśmy również rzeczy nieprzewidziane, np. to, że w pewnej chwili część budynku zaczęła nam siadać. Nikt nie mógł przewidzieć, że fundamenty nie są takie, jakie powinny być. Co zrobiliśmy? Podstemplowaliśmy, zabezpieczyliśmy dodatkowe koszty, dodatkowy czas, ale nie ma zagrożenia, że stanie się coś złego. Buduje to firma Mostostal. Oprócz roszczeń finansowych, roszczeń waloryzacyjnych, z którymi teraz się spotykamy, które ma każdy wykonawca, trwa to dobrze, czyli na ten moment nie ma przeszkód wykonawczych.

To natomiast, czego w pierwszym wystąpieniu państwu nie mówiłem, to to, że dla nas wielkim problemem była realizacja tych dworców poprzez problemy wykonawców. Najpierw była pandemia, później wojna w Ukrainie i niestety część budów bardzo nam spowalniała ze względów na pracowników czy ewentualnie ze względu na procedury administracyjne, które troszkę stanęły, bo wtedy czas był trochę zawieszony, te terminy nie musiały być. Z tego względu to troszeczkę nam się obsunęło, ale panujemy nad tym i to zrobimy. Dziękujemy państwu.

Myślę, że to były te pytania. Jak mówię, jeżeli pan sobie życzy, odpowiedzi udzielimy również w formule pisemnej.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Następna tura pytań. Poseł Agata Wojtyszek, proszę.

Poseł Agata Katarzyna Wojtyszek (PiS):

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze, przede wszystkim bardzo dziękuję za wyremontowany dworzec w Skarżysku-Kamiennej. To też jest bardzo długo oczekiwana inwestycja.

Moje pytanie dotyczy aktualnie remontowanego dworca w stolicy mojego województwa, czyli w Kielcach. W poprzedniej kadencji, kiedy byłam wojewodą świętokrzyskim, trwały dyskusje. Odnoszę się do tego, co powiedział pan minister, że te inwestycje nie mogą być dobrze prowadzone bez współpracy państwa z samorządem, z PKP PLK. Konkretnie chcę zapytać o parking nad torami, który miał być realizowany. W ubiegłej kadencji próbowałam dyskutować z prezydentem Kielc. Było to bardzo trudne. Aktualnie odpowiada radnym – zresztą wczoraj pojawił się kolejny artykuł w mediach lokalnych – że to jest państwa wina, że ten dworzec i ten parking są niebudowane, więc już nie wiem, czy PKP znaczy PKP PLK.

Moje zdanie jest nieco inne z doświadczenia, więc chciałabym zapytać, jak wygląda współpraca z prezydentem Kielc. Już teraz zaparkowanie przy starym dworcu było graniczące z cudem. Wydaje się, że nowy dworzec, tak bardzo potrzebny, będący wizytówką naszego miasta, bez parkingu będzie trochę kaleki. Dlatego bardzo chciałabym zapytać państwa i pana ministra, jak wygląda współpraca i czy obawy kieleckich radnych – nie

tylko z Prawa i Sprawiedliwości, ale również z części opozycji, również z części pracującej z panem Wentą – są słuszne i może on po prostu nie powstać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję. Wiceprzewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Naprawdę cieszy, że inwestycje dworcowe są realizowane. Pan prezes powiedział, że w tej chwili realizowany jest największy program inwestycji dworcowych, ale warto przypomnieć, że były bardzo chude lata. PKP praktycznie własnymi środkami musiały finansować inwestycje modernizacyjne. Praktycznie nie budowały nowych dworców, a małe budynki stacji kolejowych były likwidowane. Nastąpiła zmiana, bo w 2010 r. po raz pierwszy pojawiły się środki budżetowe na inwestycje dworcowe i dopiero od 2010 r. państwo partycypuje w realizacji tych ważnych obiektów.

Mamy jednak informację o wynikach kontroli, gdy chodzi o Program Inwestycji Dworcowych. To nie jest informacja pozytywna dla PKP, a także dla ministra infrastruktury. W dokumencie tym wskazano szereg zastrzeżeń. To najważniejsze dotyczy niskiego zaawansowania odbiegającego od planów programu. Na 32. stronie mamy statystyki i słupki ciemnogranatowych, jasnoniebieskich planów wykonania. To jest ten wykres. Pokazuje to, że realizacja znajduje się mniej więcej na poziomie jednej trzeciej w stosunku do planów.

Drugi wniosek, który płynie z tej informacji, to znaczące, bo sięgające mniej więcej 20%, przekroczenie zakładanych budżetów, i to na przestrzeni wielu lat, które zostały tu opisane. Pytanie, czy to błąd w planowaniu, czy to nieoczekiwane wymagania konserwatora jak w przypadku inwestycji, które przebiegają pod nadzorem konserwatorów zabytków. Prosiłbym o informację w tym zakresie.

Jest pytanie, czy ten program nie był zbyt optymistyczny, skoro realizacja jest na poziomie jednej trzeciej. Mimo uwag Najwyższej Izby Kontroli, które chyba dotyczą też słabego zaangażowania w wyselekcjonowanie dworców przez ministerstwo, panie ministrze, czytałem polemikę, ale NIK ma chyba trochę racji, bo być może gdyby bardziej realnie ograniczyć zakres, efektywność byłaby lepsza. Same sprawozdania z realizacji trafiły terminowo w 50%. To też zostało wytknięte przez NIK.

Na koniec zapytam. Mnie leży na sercu dobro kolei, zresztą tak jak wszystkim paniom posłankom i panom posłom. Zapytam o tę nieszczęsną imprezę przy oddaniu dworca w Raciborach. Skoro realizowana jest inwestycja, modernizacja szlaku kolejowego Rail Baltica, skoro wiadomo było, że jeszcze nie nastąpiło przeniesienie torowiska, czy trzeba było to robić? Cała Polska mówiła o dworcu, który nie leży przy torach. Z odpowiedzi, która jest cytowana prze media, wynika, że to jest prawda. Jeżeli to nie jest prawda, dlaczego to sprostowanie nie było wystarczająco donośne, głośne? Jest okazja, żeby o tym powiedzieć. Liczę na taką odpowiedź, a o odniesienie się do informacji i krytyki NIK poproszę na piśmie, bo skala nieprawidłowości opisanych przez NIK jest jednak dość znaczna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję. Do kompletu pytań poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowna podkomisjo, oczywiście ja też, jeżeli odpowiedź na pytania pana ministra Grabarczyka dotrze, poproszę o udzielenie tej odpowiedzi na piśmie, bo myślę, że obszar, który poruszył pan minister, jest ważny, kluczowy z punktu widzenia patrzenia na przyszłość, bo przecież o to w tym chodzi, żebyśmy środki publiczne, które są do dyspozycji, wydatkowali w sposób racjonalny i zapewniający osiągnięcie maksymalnego efektu.

Chciałem natomiast dopytać o trzy konkretne sprawy. Po pierwsze o kwestię zabezpieczenia potrzeb osób o obniżonych możliwościach poruszania się. Dla przykładu podam dworce z mojego regionu. Miasto Bielsko-Biała, Czechowice – tu zaczęły się prace remontowe, ale proszę o tę informację – Pszczyna to miejsca, gdzie jest istotny ruch podróżnych, natomiast brakuje np. wind czy takiego dotarcia na perony, które umożliwiałoby

w miarę bezproblemowe przemieszczanie się osobom o obniżonych możliwościach ruchowych. Na przykład w Pszczynie jest wysoka kładka, na którą najpierw trzeba wejść nad peronem. Oczywiście zawsze można próbować wezwać kogoś do obsługi, natomiast wymaga to podjęcia dodatkowych czynności. Czy w ramach inwestycji, które państwo realizujecie, są w przypadku dworców przewidziane w standardzie windy? Jeżeli peron znajduje się gdzieś poza torem, kwestia dotarcia jest niezwykle ważna. Mówię też w oparciu o doświadczenia z innych państw. Podróżuję koleją i nawet na najmniejszych dworcach, a przynajmniej tych wyremontowanych, tego typu infrastruktura jest standardem. Naprawdę, panie ministrze. Nie wiem, dlaczego tak pan patrzy.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Z sympatią patrzy.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

W takim razie, panie ministrze, zabiorę pana ministra w podróż koleją po Europie. Z panem ministrem Grabarczykiem pokażemy panu te najlepsze doświadczenia, z których warto korzystać.

Pytanie, które chciałem zadać, jest takie. Czasem nie potrzeba dużego remontu, a np. instalacji takiego dźwigu, który będzie obsługiwał ruch. Czy planują państwo realizację tego typu inwestycji, nie od razu w ramach remontu całego dworca, tylko w ramach dołożenia pewnej infrastruktury? Myślę tutaj np. o dworcach, o których mówiłem, ale też o skali całego kraju.

Po drugie chciałem dopytać o kwestię drzew. Otóż są drzewa zlokalizowane blisko linii kolejowej. Są takie miejsca np. w Bielsku-Białej, gdzie jest tunel. Tam w tunelu jest ograniczenie prędkości z uwagi na to, że tam szybciej pociąg po prostu nie jedzie. Jest pytanie o zasadność wycinki wszystkiego zielonego, co rośnie wokół, m.in. pięknych drzew, które otaczają Teatr Polski w Bielsku-Białej, które wpisały się w ten krajobraz, ale są też niezwykle ważne ze względów środowiskowych. Pytanie, czy bierzecie państwo pod uwagę tego typu przesłanki. Bardzo prosiłbym o udzielenie odpowiedzi w szczególności dotyczącej Bielska-Białej. Czy tam naprawdę konieczna jest wycinka drzew, które zlokalizowane są przy wylocie z tunelu – rozumiem, że dzisiaj mogą państwo nie mieć wiedzy na ten temat, bo to jest pytanie szczegółowe, w związku z tym poproszę o odpowiedź na piśmie – czy też jest możliwość zachowania, o co gorąco apeluję i o co gorąco proszę, dlatego że z punktu widzenia tej lokalizacji, tego miejsca, tej architektury i niezwykle ważnego serca miasta wydaje się, że to jest jak najbardziej pożądana kwestia?

Mam jeszcze jedną prośbę: o dworce w województwie śląskim. Przewidujecie państwo, że trzeba je wyremontować. Jest prośba o te, które uważają państwo za takie, które trzeba zmodernizować i wyremontować. Też prosiłbym o odpowiedź na piśmie. To nie jest na dziś.

Ostatnie pytanie. Czy remont dworca Czechowice-Dziedzice jest realizowany zgodnie z harmonogramem? Czy przewidują państwo, że mogą nastąpić jakieś poślizgi, czy będzie on wykonany… Wiem, że on dopiero się rozpoczął, ale pytam na gorąco, analizuję, ręka jest na pulsie i będę pytał. Bardzo serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję bardzo. Nastąpiła tura trzech pytań. Bardzo prosiłbym o odpowiedź.

Członek zarządu PKP S.A. ds. inwestycji Ireneusz Maślany:

Odpowiem to, co jest w gestii PKP, bo czasami część jest PKP, część jest PKP PLK i nie będę w stanie, ale pan minister ma to w jednym palcu, tak że wszystko to opowie, uzupełni.

Pani poseł, pamiętam, pięknie otwieraliśmy Skarżysko-Kamienną, śliczny dworzec. Też były problemy, a udało nam się. Kielce? Pewnie, że nam się uda. Jeśli chodzi o Kielce, nie odniosę się do samego parkingu, bo to jest zakres PLK, natomiast chciałem powiedzieć, że Kielce dobrze rokują. Wyszła np. taka sprawa – bo pan poseł, pan minister wspominał o przekroczeniach – okazało się, że siadał nam budynek. Co zrobiliśmy? Oczywiście znaleźliśmy dodatkowe środki. Pamiętam, że bodajże dwa czy trzy tygodnie temu na zarządzie przeznaczyliśmy dodatkowo 3 mln zł, żeby wzmocnić te fundamenty. Tak bywa. Niestety tego się nie uniknie, ale od strony samej realizacji wszystko jest

dobrze. Otwarcie planujemy na bodajże koniec trzeciego kwartału 2023 r. Biorąc pod uwagę to, że będziemy pilnować tego wykonawcę, może wiele się to nie obsunie, ale lokalny wykonawca jest dobry i nie mamy problemów. To jest fajne i dobre.

Jeżeli chodzi o tematy pana posła, pana ministra, które były poruszone w protokole NIK, udzielaliśmy odpowiedzi. Wszystkie odpowiedzi zostaną panu pokazane, odpowiedź ewentualnie zostanie poszerzona, jeżeli tak pan sobie życzy. Będzie to również do wiadomości pana posła, bo też prosił. Oczywiście to zrealizujemy.

Dlaczego terminy są niedotrzymywane? Każdy, kto prowadzi lub prowadził inwestycje, wie, że tak bywa. Powiem tak. Był splot trudności, które nam się pokazały, czyli to, co już sygnalizowałem: pandemia. Czy ktoś mógł przewidzieć, że na ileś miesięcy, na pół roku prawie staną budowy? Nikt nie mógł tego przewidzieć. Były takie kłopoty. Budowy spowolniły. Później były decyzje administracyjne. Ileż namęczyliśmy się, żeby wydobyć z organów te decyzje administracyjne. Takie niestety jest opóźnienie. Oczywiście każdorazowo są to różne rzeczy. Często są ingerencje konserwatora zabytków, z gruntu pożyteczne, bo on nas ukierunkowuje, mówi, co powinno być, ale są to opóźnienia, które bardzo często są kosztowe, co już państwo sygnalizowaliście. Dokładamy jednak wszelkich starań, żeby terminy były jak najszybsze.

Naprawdę rozbudowaliśmy zespół zgodnie z zaleceniami NIK. Rozbudowaliśmy zespół, zwiększyliśmy liczbę ludzi zaangażowanych w sam proces inwestycyjny. To się sprawdziło. Nie było tak, że poprzestaliśmy na tym, że przeczytaliśmy protokół. W protokole NIK były np. zasady w formule polemiki, nie… w jaki sposób zostały dobierane do realizacji inwestycje w PID 1. Muszę państwu powiedzieć, że PID 1 to jest początek. Jesteśmy na końcowym etapie ustalania kontynuacji tego procesu. Nazwiemy go roboczo PID 2, czyli będzie to PID, który będzie obejmował lata 2024–2030. Jest to ta perspektywa. Znowu wpisaliśmy się tutaj również w oczekiwania NIK, która sygnalizowała, że musimy wziąć wiele innych elementów. Z częścią tych wniosków zgodziliśmy się.

Jesteśmy na jednym z ostatnich etapów przyjmowania Programu Inwestycji Dworcowych 2, czyli nie kończymy na PID 1. PID 1 będzie w części kontynuowany poza 2023 r., dlatego mówiłem, że część dworców jest dopiero na takim etapie, który mówi, że to skończy się w 2024 r. czy w 2025 r., zresztą świadomie, dlatego że do inwestycji włożyliśmy kolejne 10 dworców całkiem niedawno i wcześniej 10 dworców nie z perspektywą, że skończymy w 2023 r., ale uważałem, że już możemy rozpocząć prace, możemy nie odkładać tego na PID 2 i jesteśmy w stanie podjąć się tego tematu i tego zadania. Jest to realizowane.

Czasami te opóźnienia i wzrost kosztów… W ostatniej chwili pokazywały nam się wnioski samorządów np. o wynajem powierzchni. Bardzo często jest to bardzo dobra rzecz. Finansowy montaż pięknie nam się układał, bo współczynnik wykorzystania powierzchni powoduje, że środki pomocowe mogą być większe, ale często powoduje to opóźnienia i wzrost kosztów. Tak działamy. W mojej ocenie współpraca z samorządami jest bardzo dobra. Bardzo to cenimy.

Jeśli chodzi o Racibory, poproszę pana pełnomocnika, bo on był na otwarciu i on bezpośrednio nadzorował tę inwestycję.

Pełnomocnik zarządu PKP S.A. ds. inwestycji Wojciech Zabłocki:

Jeżeli mogę, odpowiem. Poczynione z wielką pompą otwarcie, jak to pisały niektóre media, było tak naprawdę bardzo skromnym briefingiem prasowym, w którym wzięło udział dosłownie kilka osób, na tyle skromnym, że nawet żadna telewizja go nie transmitowała, a szkoda, bo gdyby transmitowała, usłyszałaby, co na tym briefingu mówiliśmy. Jako przedstawiciel PKP tłumaczyłem, że kończymy swoją inwestycję w terminie, zgodnie z planem udostępniamy mieszkańcom wiatę rowerową, parking, toaletę, poczekalnię, gdzie mogą sprawdzić rozkład jazdy i odpocząć, natomiast jest jeszcze kontynuowana inwestycja PKP PLK, co jest od nas niezależne, ale liczymy, że zakończy się w przyszłym roku.

Szkoda, że wiceprezydent Białegostoku, który widocznie nie był na miejscu i w ogóle nie zna tego miejsca, podał informacje nieprawdziwe – jak mówię: nie będąc na miejscu – które poszły w świat. Niektóre media powielały je, dodając od siebie jeszcze dodatkowe nieprawdziwe informacje. Żeby zdementować, powiem po pierwsze, że gdyby ktoś był

na miejscu, wiedziałby, że kursują tam pociągi relacji Warszawa – Białystok. Gdyby ktoś był na miejscu, wiedziałby również, że tam te pociągi zatrzymują się. To jest kilkanaście zatrzymań w ciągu doby.

Ponadto zatrzymują się przy stacji kilkadziesiąt metrów od oddanego dworca, a nie kilkaset, jak tłumaczyły to media, których widocznie tam nie było. Polecam pojechać. Dziennikarze Wirtualnej Polski rzeczywiście pojechali i policzyli, że przejście ze starego peronu do dworca to jest 40 sekund, czyli nie tak dużo. Po prostu w związku z tym, że jest modernizacja, nowy peron będzie zlokalizowany kilkadziesiąt metrów dalej i w związku z tym w tej chwili ze starego peronu trzeba pofatygować się 40 sekund, ale jak nowy będzie oddany z przejściem podziemnym, dalej z przejazdem bezkolizyjnym dla samochodów, to cały węzeł będzie dużo bardziej atrakcyjny. Są więc tam tory, jeżdżą tam pociągi, pociągi zatrzymują się w odległości kilkudziesięciu metrów od dworca.

Tak jak powiedziałem, nasze otwarcie było skromnym briefingiem prasowym, bezkosztowym, na którym po prostu zakomunikowaliśmy mieszkańcom, że mogą już korzystać z tego przystanku. Zresztą kilku mieszkańców, którzy przyszli, dziękowało, że mogą zostawić rower, skorzystać z łazienki czy schronić się przed deszczem, gdyby tam się pojawili.

Ubolewam nad tym, że tak dużo mediów powielało nieprawdziwe informacje, łącznie z jedną z głównych prywatnych telewizji, która twierdziła nawet, że na otwarciu był minister aktywów państwowych. Żadnego ministra na miejscu nie było. Nie wiem, skąd wzięli taką informację. Cytowali go nawet z innego materiału prasowego. To są bardzo nierzetelne informacje prasowe. Nad tym ubolewam, ale, jak mówię, zrobiliśmy swoje w terminie, zgodnie z planem, i komunikowaliśmy to mieszkańcom. Nasz briefing był właśnie po to, żeby powiedzieć, że otwieramy obiekt, udostępniamy, przepraszamy za niedogodności, ale prosimy być spokojnym, również nowy peron niedługo będzie otwarty. On będzie zaraz przy samym dworcu, a nie kilkadziesiąt metrów obok, jak jest obecnie.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Szanowni państwo, w związku z tym, że salę mamy zarezerwowaną do godz. 12:00, bardzo prosiłbym o bardzo konkretne pytania i o zwięzłe odpowiedzi, bo jeszcze mamy listę posłów do zadania pytań. Rozumiem, że na trójkę pytań odpowiedziano?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jeszcze nie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Jeszcze nie w całości. To bardzo prosiłbym.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Racibory są znakomitym przykładem tego, jak manipulować opinią publiczną i próbować przekuwać normalne działanie na dziwne sytuacje. Nie będę tego komentował. Jestem bardzo zdziwiony, że pan minister podniósł ten temat, bo jak przeczytałem tego tweeta, ktoś mi go pokazał, to z gruntu, od razu, z automatu uznałem, że facet musi być kompletnie odrealniony od rzeczywistości, że coś takiego napisał.

To stanowi też asumpt do dyskusji, którą toczyliśmy z NIK w ramach kontroli, za którą bardzo dziękuję. Wnioski są ciekawe. W części je podzielamy, w części ich nie podzielamy, bo jest pytanie. Z jednej strony można mówić, że inwestycje są opóźnione, a z drugiej strony jak inwestycja pójdzie zgodnie z harmonogramem, będzie można powiedzieć, że trzeba było z czymś poczekać. Nie było żadnego powodu, żeby czekać. Życzyłbym sobie, żeby inwestycje realizować jak najbliżej harmonogramu i jak najbliżej realiów, w których się znajdujemy.

Bardzo cieszę się, że dotacja budżetowa została wprowadzona w 2010 r. z przeznaczeniem na programy związane z inwestycjami dworcowymi. W 2016 r. było to 25 mln zł, teraz jest to 50 mln zł, a Program Inwestycji Dworcowych to jest zupełnie nowa jakość. Z całą pewnością jest też tak, że PKP S.A. jako realizator tego programu musiał dokonać również wewnętrznych działań związanych z przejściem na zupełnie inną realizację: nie

25 mln zł rocznie, nie 50 mln zł, tylko wielomilionowego programu. Takie przekształcenie w PKP następuje. Jego efekty w tej chwili realizujemy.

Czy program był za optymistyczny? Oczywiście można byłoby zrobić program pesymistyczny…

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Wejdę w słowo: 2,6 mld zł, tak?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak, 2,6 mld zł, a na początku było 1,8 mld zł, tak że to urosło. Można byłoby oczywiście zrobić program o wiele skromniejszy i potem go rozszerzać. Można byłoby tak mówić, ale wtedy front działania byłby o wiele mniejszy. Jasne jest, że na etapie przyjmowania programu, na etapie szacowania kosztów co do zasady nie było szczegółowych dokumentacji technicznych, bo dokumentacja techniczna, modernizacyjna, budowlana itd., itd. były tworzone w trakcie realizacji programu. Wtedy następowało zbliżenie szacowania wskaźnikowego, na podstawie którego były przyjmowane kwoty, do rzeczywistych wartości.

To też jest sprawa oczywista dla tych, którzy realizują programy. Gdyby z odpowiednim wyprzedzeniem opracowane były studia wykonalności na te inwestycje, wtedy wiedzielibyśmy bliżej, w momencie uchwalania programu. Ponieważ trzeba było robić to równolegle, zawsze można podnieść zarzut, co do tego nie ma żadnych wątpliwości. Nadzór ministerstwa wydaje mi się dość szczegółowy, precyzyjny. Mam inną opinię niż NIK, bo zajmowałem się nadzorem i może z tego względu mam inną ocenę. Czasami nawet państwo z PKP narzekają na nadmierną szczegółowość, ale rzeczywiście też musieliśmy skonstruować, wypracować i realizować to narzędzie nadzorcze.

Jest tak, że w ministerstwie też takiego programu nie nadzorowano. To jest pierwszy taki program. Trzeba to sobie jasno powiedzieć. Można powiedzieć, że duży zastrzyk modernizacji był na Euro, ale niech każdy pojedzie na Warszawę Wschodnią. Już o tym mówiłem. Dworzec jest zmodernizowany, ale stacja i perony, panie pośle – tu zwracam się do pana posła Suchonia, bo trzeba to bardzo precyzyjnie rozróżnić, bo koledzy zajmują się dworcami, nie stacjami, peronami i torami – w ramach obsługi osób z ograniczeniami w poruszaniu są tak, jak były kiedyś, w latach 80. Zmienimy to w ramach modernizacji linii średnicowej i wtedy będzie komplet.

Przechodząc teraz płynnie do tego, o co pytał pan poseł Suchoń, powiem, że tak, w każdej modernizacji, czy to realizowanej przez PKP S.A., czy to realizowanej przez PKP PLK – w tym pierwszym przypadku mowa o modernizacji dworców, w tym drugim przypadku mowa o przystankach i stacjach kolejowych – zawsze stosowane są zasady wynikające z TSI PRM, czyli jest dostosowanie do osób z ograniczeniami w poruszaniu się. To jest rzecz naturalna i tak to się odbywa. To jest proces.

Nie muszę jechać na Zachód, panie pośle, żeby ten proces zaobserwować, bo wystarczy, że wysiądę na zmodernizowanych stacjach czy przystankach kolejowych, nawet małych, w Polsce. Mamy taką, doskonale dostosowaną, infrastrukturę. Nie musimy patrzeć na Zachód. Moim zdaniem jesteśmy bardzo, bardzo wysoko w czołówce, jeśli chodzi o tego typu działania prospołeczne, bo bardzo tego pilnujemy. Ba, teraz również skracamy terminy związane z odstępstwami, które wynikają z możliwości dyrektywowych w innych aspektach. Z całą pewnością będziemy więc realizować te prace i nie będziemy na nie szczędzili środków, bo po prostu trzeba je robić. To jest wyzwanie cywilizacyjne, to jest normalność, którą chcemy wprowadzać. Programy, które realizujemy, o tym świadczą i to gwarantują. Oczywiście będzie to proces. Nie zrobimy tak i wszystko się zmieni, tylko jest proces: inwestycja, modernizacja, remont, poprawa warunków, dostosowywanie.

Drzewa? Zwracam uwagę, że to nie jest temat związany z dworcami. To jest oczywiste.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Korzystam z tego, że pana ministra widzę.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Pan poseł widzi mnie bardzo często.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Za rzadko.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Wydawałoby się, że to akurat nie jest pytanie do kolegów z PKP S.A., tylko, jeśli już, do kolegów z PKP PLK. To też warto sobie uświadamiać. Zwracam uwagę, że to Ministerstwo Infrastruktury za moim przyczynkiem, czy przy moim skromnym udziale, podjęło wysiłek zmiany przepisów przyjętych w poprzedniej kadencji, czy jeszcze w poprzedniej, w 2015 r., które określały zasady gospodarki drzewostanem. Ograniczyliśmy konieczność związaną z usuwaniem drzew w pasie kolejowym po to, żeby właśnie, mówiąc w skrócie, chronić zielone.

Jasne, jeśli drzewa rosną na wykopie i są, rosną w kierunku linii kolejowej, to zastanawiałbym się, czy to jest bezpieczne, czy to nie jest bezpieczne, i jednak zostawiłbym ten namysł specjalistom zarówno od drzew, jak i od bezpieczeństwa kolejowego, a sam miałbym priorytet, jak powiedział pan poseł, chronienia tego, co jest możliwe do ochronienia. To jest myślenie, które przyświeca MI, żeby szukać złotego środka, a w tym przypadku można byłoby nawet powiedzieć: zielonego środka pomiędzy bezpieczeństwem a roślinnością.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Pan minister chce powiedzieć, że najpierw człowiek, później roślina.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tam drzewa rosną sto albo i więcej lat.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Chcę powiedzieć, że jedno i drugie jest ważne, ale są momenty, w których trzeba wybrać pewne dobro, które jest ważniejsze. Jest to decyzja co do konkretnego miejsca i zakresu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję. Myślę, że następna tura była wyczerpana. Czy jeszcze? To bardzo prosiłbym krótko, bo mamy jeszcze cztery osoby do zadania pytań, a mamy 15 minut.

Członek zarządu PKP S.A. ds. inwestycji Ireneusz Maślany:

Krótko. Pan poseł pytał o Czechowice-Dziedzice. Miałem to jeszcze w pamięci. Czechowice-Dziedzice to teren oddany wykonawcy pod budowę. To było bodajże ok. trzy tygodnie temu. W tej chwili nie widzę żadnych zagrożeń. Zgodnie z harmonogramem zakończenie inwestycji powinno być na przełomie 2023 r. i 2024 r., ale, jak mówię, jest to harmonogram, który jest w tej chwili opracowany. Gdy będą zagrożenia, będziemy ingerować, natomiast w tej chwili proces inwestycyjny dopiero rozpoczął się.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję bardzo. Następna tura pytań. Rozpoczyna ją poseł Adam Śnieżek.

Poseł Adam Śnieżek (PiS):

Panie ministrze, panowie prezesi, chciałem zapytać o remont dworca głównego w Rzeszowie. Wykonawca inwestycji, przedsiębiorstwo Budimex, podało, że stwierdziło, że stan konstrukcji w budynku dworca jest nieco odmienny w stosunku do dotychczasowej dokumentacji, w związku z czym potrzebne będzie wzmocnienie tej konstrukcji oraz wymiana stropów, a na przełomie listopada i grudnia zostanie uruchomiony dworzec kontenerowy obok budynku dworca głównego. Rozumiem więc, że w okresie zimowym pasażerów będzie obsługiwał dworzec kontenerowy. Równolegle miasto Rzeszów prowadzi bardzo dużą inwestycję przebudowy placu dworcowego razem z budową parkingu podziemnego i przebudową sąsiednich ulic. Jest bardzo utrudniony dojazd, dotarcie, dojście do dworca kolejowego. W dodatku archeologowie w kilku miejscach znaleźli tam jakieś ślady dawnych budowli, budynków i prace są wstrzymane.

Wszystko więc pewnie będzie się przeciągać. Generalnie mieszkańcy Rzeszowa cieszą się z tych inwestycji, bo dadzą one znakomitą poprawę funkcjonowania dworca, ale towa-

rzyszą temu też pewne obawy co do tego, czy terminy zostaną dotrzymane. O to chciałem zapytać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę posła Roberta Warwasa.

Poseł Robert Warwas (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, panowie prezesi, szanowni państwo, chciałem dopytać o dworce w Zagłębiu Dąbrowskim. W tej chwili trwają bardzo zaawansowane prace na dworcu w centrum Dąbrowy Górniczej, zabytkowym budynku dworca Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. To była bardzo oczekiwana inwestycja i decyzja. Przy tej okazji chciałbym więc podziękować panu ministrowi i zarządowi za sprawne przeprowadzanie tych prac.

W tym roku została również podjęta decyzja o wpisaniu dworca w Ząbkowicach w Dąbrowie Górniczej do obecnej edycji Programu Inwestycji Dworcowych. Rzeczywiście aktualnie zabytkowy budynek jest w złym stanie technicznym. Przed nami zima i byłaby serdeczna prośba o podjęcie prac ratunkowych i zabezpieczających w celu zabezpieczenia tego dworca do właściwej modernizacji. Modernizacja kompleksowa, przebudowa dworca ma zostać ogłoszona w 2024 r., ale decyzja zarządu zapadła w tym roku, tak więc bardzo się cieszę. Chciałem po prostu zwrócić uwagę, żeby zrobić to, co można zrobić aktualnie, w tym momencie, i żeby zabezpieczyć ten budynek przed degradacją.

Pan prezes wspomniał też o Sosnowcu Południowym. Chciałbym dopytać, na jakim etapie są w tej chwili rozmowy PKP z miastem Sosnowiec. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję. Proszę, wiceprzewodniczący Aleksander Mrówczyński.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, szanowna podkomisjo, szanowny panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, na początku chciałbym z serca podziękować, panie ministrze, za program dworców kolejowych. Wierzę w to, że w przyszłym roku będzie to zrealizowane. Bardzo, bardzo dziękuję. Myślę, że wszyscy powinniśmy być wdzięczni za tak przyjęty kierunek działań.

Zapewne, tak sądzę, pewne opóźnienia wynikają z działań wojewódzkich konserwatorów zabytków. Nie dziwmy się im, bo uszczegółowiają swoje działania, ale, mała uwaga, pewne działania można byłoby przyspieszyć, bo i tak efekt finalny jest w postaci takiej, że ten dworzec będzie oddany. To mała uwaga i pytanie. Czy jest szansa, by kolejny program inwestycji dworcowych wszedł w życie?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jest.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie ministrze, wierzyłem w taką odpowiedź, ale wolałem się upewnić. Jest jedna sprawa, zanim zadam pytania, na które odpowiedzi są właściwie znane. Koledze przewodniczącemu zaproponowałem, abyśmy pod koniec tego roku spotkali się i omówili plan pracy. Jednym z moich działań i kierunków będą połączenia kolejowe w Polsce powiatowo-gminnej. Pan minister wie, o co chodzi. To współdziałanie z urzędami marszałkowskimi.

Co natomiast obserwuję jako poseł? Zadam pytanie. Kto odpowiada za czystość toalet na dworcach kolejowych? Jesteśmy na stacjach benzynowych, na niektórych pachnie. A w innych? No właśnie. Kto za to odpowiada? Są w Polsce dworce, gdzie nie ma infrastruktury pozwalającej do tych dworców dotrzeć, skorzystać. Jest pytanie. Kto za to odpowiada? Jest prośba o to, aby pojawiły się informacje o tym, że np. zarządcą tych linii jest burmistrz. Wtedy zdejmiemy odium, bo ten burmistrz upiera się – mam taką sytuację u siebie, pan minister wie – że jeżdżą pociągi towarowe, a pociąg dojeżdża tylko raz w roku, z okazji święta. Odpowiedzialność za to, kto odpowiada za toalety, za czystość… Wtedy jako podróżujący biorę telefon i dzwonię, bo w niektórych przypadkach jest ona skandaliczna. Jeżdżę pociągami Pendolino. Wiemy, że jest bardzo dobra

czystość. Za to dzięki. Służby o to dbają. Chcemy być na pięknych dworcach, natomiast z czystymi toaletami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję. Szanowni państwo, zadam jeszcze swoje pytanie. Panie ministrze, panie prezesie, jak sytuuje się dworzec w Kłobucku? Myślę, że temat też jest znany. W jakim etapie i kiedy będzie realizacja tego dworca?

Szanowni państwo, koleżanki i koledzy posłowie, myślę, że moglibyśmy kontynuować ten temat na następnym posiedzeniu, bo pytań było sporo. Jeżeli nie macie państwo nic przeciwko temu, może w grudniu jeszcze kontynuowalibyśmy temat, omówilibyśmy pewne tematy i przy okazji ustalilibyśmy sobie harmonogram posiedzeń na 2023 r. Co państwo posłowie myślą? Widzę, że jest akceptacja. W grudniu kontynuowalibyśmy posiedzenie, a teraz, na ile zdążymy, bardzo prosiłbym pana ministra czy pana prezesa o krótką odpowiedź. W grudniu po prostu mielibyśmy kontynuację tego posiedzenia i te odpowiedzi zostaną w pełni udzielone. Prosiłbym bardzo.

Członek zarządu PKP S.A. ds. inwestycji Ireneusz Maślany:

Ze względu na ograniczony czas postaram się odpowiedzieć zwięźle, po kolei. Pan poseł, dziękuję za pytanie, pytał o Rzeszów. Buduje nam to porządna firma, Budimex. Jesteśmy w stałym kontakcie. Bodajże w ciągu najbliższych dni, jutro czy w poniedziałek, mamy się z nimi spotkać. Pan pełnomocnik podpowiada mi, że jutro. Jutro mamy się z nimi spotkać. Jest ten problem, że wykonawca melduje o pewnych trudnościach, które stwierdził na budowie. Tam są wzmocnienia. Powiem tak. Pochylamy się nad tym i oczywiście reagujemy pozytywnie. To trzeba zrobić, nie ma wątpliwości. Nie sądzę, żeby były wielkie tematy, mówiąc brzydko: obsuwy terminowe. Jakieś tam opóźnienia będą, natomiast z Rzeszowem współpracuje nam się dobrze. Z wykonawcą w Rzeszowie nie ma wielkich problemów i mam nadzieję, że ta inwestycja będzie prowadzona bardzo dobrze.

Ząbkowice, Dąbrowa Górnicza… Pan poseł był u mnie zresztą dwa czy trzy razy, był inicjatorem podjęcia tego tematu, chociaż sami z siebie też to widzieliśmy. Dąbrowa Górnicza weszła do programu. W tej chwili robiony jest PFU, czyli program funkcjonalno-użytkowy. Zresztą jak pan poseł do mnie dzwonił, informowałem o tym, że tutaj zaczęliśmy, a więc inwestycja już jest w trakcie realizacji. Tak jak każda inwestycja, zaczyna się od prac przygotowawczych i jest na etapie programu funkcjonalno-użytkowego. Dopiero później będą kolejne etapy, czyli projektowanie, wykonawstwo.

Jeśli chodzi o Sosnowiec, bo chyba było o to pytanie, jest końcówka przekazania do miasta. Z pamięci powiem, że to powinno być sfinalizowane chyba do końca roku. Prowadzi to inny pion, ale słyszałem o tym, że Sosnowiec ma być oddany do samorządu.

Pytał pan o PID 2. Już wcześniej meldowałem, że PID 1 to jest początek. Kontynuacja Programu Inwestycji Dworcowych, mogę powiedzieć: PID 2, to jest program obejmujący perspektywę 2024–2030. Już jest bardzo mocno zaawansowany dokumentacyjnie na zasadzie stworzenia tego programu jako programu strategicznego PKP. Oczywiście finansowanie jest jeszcze w kolejnym etapie, natomiast ten program jest opracowywany i bardzo blisko jest ogłoszenie, że jesteśmy w stanie… W przyszłym roku, czyli w 2023 r., chciałbym rozpocząć prace przygotowawcze do PID 2, żeby nie być zaskoczonym w 2024 r., kiedy powinny ruszyć prace. Po to robimy z wyprzedzeniem.

Kłobuck to PID 2, czyli ten program, to miasto, ten dworzec będzie w PID 2, tak że bardzo cieszę się, że mogę to panu przewodniczącemu zakomunikować. Melduję, że Kłobuck się tu znajdzie. Nie wiem, czy to wszystkie pytania.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Panie prezesie, bardzo dziękuję. Myślę, że, jak mówiliśmy, jest akceptacja członków podkomisji i kontynuacja będzie na początku grudnia. Może jeszcze nasuną się jakieś pytania.

Na dzisiaj dziękuję. Zamykam dyskusję. Bardzo dziękuję za przybycie panu ministrowi i państwu z PKP S.A. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia podkomisji. Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie.